



Het Journaal 1 - 15/11/16



Het weer 13.30u



Het Journaal VGT - 14/11



HOME

VIDEOZONE

LIVE CENTER

BINNENLAND ▾

BUITENLAND ▾

POLITIEK

ECONOMIE

CULTUUR & MEDIA ▾

OOK DAT NOG

OPINIE ▾

RUBRIEKEN ▾

Hoeveel "Brussels" is er nog? - Marc Hooghe



vr 30/09/2016 - 11:42

Marc Hooghe

De discussies over Eandis en Brussels Airlines roepen de vraag op waarom er veel protest is als politieke macht wordt overgedragen aan Europa terwijl we het normaal vinden dat bedrijven worden overgenomen door grote buitenlandse ondernemingen?



Marc Hooghe is gewoon hoogleraar politieke wetenschappen aan de KU Leuven.

Lufthansa verwerft binnenkort de volledige controle over Brussels Airlines. Maar waarom vinden we het normaal dat de economische macht verdwijnt uit ons land, terwijl we moord en brand schreeuwen als hetzelfde gebeurt met de politieke macht?

Het is allicht een sentimentele overweging, maar de volgende vlucht met 'Brussels Airlines' voelt al meteen iets anders aan dan vroeger. De luchtvaartmaatschappij wordt dus gewoon een volledige dochteronderneming van Lufthansa. Voorlopig blijft de aparte identiteit nog wel bestaan, maar er komt uiteraard ooit nog wel een moment waarop we het gewoon over Lufthansa-Brussel zullen hebben.

Economen zullen natuurlijk zeggen dat al die heimwee naar vroeger verkeerd is: de tijd van de nationale luchtvaartmaatschappijen is al lang voorbij, en zonder Lufthansa bestond Brussels Airlines zelfs niet meer, dus laten we maar realistisch zijn.

Schaalvergroting

Toch zie je dat het in veel andere landen wel nog lukt, ook al zijn die landen kleiner dan België. De vijf miljoen Finnen blijven koppig gebruik maken van Finnair, en als je de vlucht neemt naar Helsinki dan heeft het inderdaad wel iets, om zo meteen ondergedompeld te worden in een totaal onbegrijpelijke taal. Voor sommige landen blijft de 'national carrier' nog altijd ook een stukje van de eigen nationale identiteit.

Mijn collega's van de economie houden me dan voor dat al die ouderwetse kleinschaligheid nergens toe leidt: schaalvergroting heeft onbetwistbare voordelen. Uiteraard hebben ze gelijk: een groot bedrijf kan veel grotere uitdagingen aan van een van onze kleine Belgische KMO's.

Geruisloos

Voor een klein land als het onze is schaalvergroting altijd een riskant gegeven: meestal komt het erop neer dat wij opgeslokt worden door een grotere internationale groep. De grote banken, verzekeringen, energiebedrijven, en dus nu ook luchtvaartmaatschappijen zijn al helemaal overgegaan in buitenlandse handen.

Recentste opinie

10:04 Hoop op vrede in Colombia - Ernesto Rodriguez Amari

14/11 Betogen op Koningsdag: Hallo, waarheen met ons leger? - Yves Huwart

14/11 Voor vrouw en land - Aya Sabi

13/11 Het volk bepaalt de toekomst van Taiwan - Lukas De Vos

12/11 Geeft Trump de doodsteek aan het klimaat? - Thijs Van de Graaf

OVERZICHT OPINIE

Recentste Opinie & Analyse

9:53 De realiteit is hier griezeliger dan de fantasie - Geert Hoste

10:04 Hoop op vrede in Colombia - Ernesto Rodriguez Amari

9:35 Sire, geniet van uw vrije Koningsdag! - Fred Breuls

14/11 Betogen op Koningsdag: Hallo, waarheen met ons leger? - Yves Huwart

14/11 Voor vrouw en land - Aya Sabi

13/11 Trump tart de tegenstellingen - Bert De Vroey

13/11 Het volk bepaalt de toekomst van Taiwan - Lukas De Vos

12/11 Geeft Trump de doodsteek aan het klimaat? - Thijs Van de Graaf

VOLLEDIG OVERZICHT

Wanneer je wat verder terug gaat in de tijd, valt op dat zo iets vaak volgens hetzelfde scenario verloopt. Helemaal in het begin wordt er sussende taal gesproken, en horen we dat er nog een 'beslissingscentrum' in Brussel blijft. Tot er uiteindelijk zoveel jaar later een of andere crisis plaatsvindt, en het moederbedrijf het noodzakelijk acht de controle volledig naar zich toe te trekken. Dit proces van schaalvergroting voltrekt zich over het algemeen heel geruisloos, en zonder dat daar al te veel protest rond ontstaat.

De hele Eandis-saga van de afgelopen week vormt daarop een uitzondering, nadat de staatsveiligheid had opgemerkt dat het misschien strategisch niet zo verstandig was om een deel van ons energienet te verkopen aan een Chinees staatsbedrijf. Maar dergelijk protest is uitzonderlijk: over het algemeen gaat de uitverkoop rustig en gestaag verder.

Protest bij politieke schaalvergroting

Het is vreemd dat de publieke opinie ongevoelig blijft voor het feit dat de economische beslissingscentra op die manier vertrekken uit Brussel. Als ook in de politiek een dergelijke schaalvergroting optreedt, komt er wél protest. Dan horen we dat Europa zich niet te veel mag bemoeien met de besluitvorming, en dat dit een aanslag vormt op de democratie.

Zowel in Groot-Brittannië als in ons land zien we dan de reflex opsteken dat men het proces van Europese integratie weer wil omdraaien, waarbij men blijkbaar liever zich terugtrekt in een eigen kleine wereld.

Die angst is begrijpelijk: we verliezen een stukje controle als we naar een groter geheel overschakelen. Dan is de verleiding groot zich terug te plooiën op het eigen kleine gelijk, en zich te proberen af te sluiten van de buitenwereld. Meestal is dat niet echt verstandig, maar voor wie zich bedreigt voelt is dat psychologisch wel begrijpelijk.

Het echte probleem is dat we uiterst selectief zijn in onze angst voor schaalvergroting: we passen het enkel toe op de politiek, en niet op de economie.

Maar het echte probleem is dat we uiterst selectief zijn in onze angst voor schaalvergroting: we passen het enkel toe op de politiek, en niet op de economie. Europa mag zich niet te veel nieuwe bevoegdheden toe-eigenen, en het liefst zouden we alles terug op het eigen dorpsplein beslissen.

Maar op economisch vlak hebben we er geen enkel bezwaar tegen dat onze banken worden bestuurd vanuit Parijs of Amsterdam, dat Amerikaanse bedrijven beslissen over tewerkstelling, en dat een groot deel van onze bedrijven worden opgekocht.

Waarom vinden we het normaal dat een Ierse ondernemer zonder al te veel sociale bekommernis de regels dicteert binnen het Europese luchtverkeer?

Daarin ligt de grote uitdaging: waarom vinden we het normaal dat een Ierse ondernemer zonder al te veel sociale bekommernis de regels dicteert binnen het Europese luchtverkeer? Maar als een EU-commissaris uit Malta zich gaat bemoeien met ons leefmilieu, dan is dat opeens een inbreuk op de nationale democratie.

Dat blijft de blinde vlek van het hedendaags nationalisme: er wordt telkens moord en brand geschreeuwd over allerlei symbolen, en de emoties laaien telkens hoog op. En al die emoties doen ons vergeten dat de echte economische macht intussen al lang verplaatst is, zonder dat we er erg in hebben.

E-mail	Permalink	Aanbevelen	Delen	9	Tweet
--------	-----------	------------	-------	---	-------

**DE
REDACTIE.BE**

FLANDERSNEWS.BE
FLANDERNINFO.BE
FLANDREINFO.BE
HOOFDPUNTEN
MEEST GELEZEN
CULTUUR & MEDIA

15:44 Tear gas and water cannon against protesting soldiers in Brussels

15:25 Police charge against demonstrating soldiers

14:45 Belgian military stage demo

12:17 Delvaux fetches €2.4 million in New York

11:43 Police change anti drink-drive tactics

11:24 Two die in Verviers altercation

11:12 Flemings increasingly less royalist

10:21 David Bowie's Tintoretto heading for Antwerp

14/11 Proximus to test 5G technology

14/11 Tattoo artists thrill in Brussels

14/11 BelgoDutch order new frigates and minehunters

14/11 Half over 45's at risk of diabetes

14/11 New pink bag for our refuse?

14/11 Belgium annihilates Estonia

14/11 Fog and accidents mar morning commute

14/11 Three bodies recovered from RAF Lancaster

13/11 "Europe can no longer rely on the U.S. for its security"

13/11 "Trump is not such a bad guy" - David Neyskens

13/11 Two Flemish students predicted Trump's victory 3 months ago in a thesis

14/11 Belgian priests accused of

[één](#) [canvas](#) [ketnet](#) [radio1](#) [radio2](#) [klara](#) [mnm](#) [stubru](#) [sporza](#) [deredactie.be](#) [cobra.be](#)
[vrt © 2016](#) [bedrijfsgegevens](#) [jobs](#) [gebruiksvoorwaarden](#) [privacy](#)

VRT
NIEUWS

civ internet